



Bimestriel N°23

Président : Franck G.
Secrétaire : Jean-Philippe U.
Trésorier : Jean-Yves C.

Le mot du Président

2 Maîtres
18 Compagnons Finis
5 Compagnons
11 Apprentis
561 Abonnés

Sommaire :

Livrer des tôles.....2

Visite du Technicentre Industriel de
Saintes.....6

Les projets d'ouverture ou de
réouverture de lignes.....8

Qu'on se le dise !.....9

Les Compagnons au travail.....9

Nouvelles du CFHA.....10

La chronique de Raphaël.....11

Merci à tous nos donateurs !

<https://franckcie.fr/faire-un-don/>

Le train est souvent synonyme de voyage.

Quand on pense au train, on s'imagine les grands départs, les gosses excités qui partent pour un mois de colonie ou ceux plus sages mais tout aussi excités qui regardent émerveillés les machines aux grandes roues en attendant d'aller retrouver la famille si éloignée.

Il y a ceux qui transportent des sacs à dos souvent presque plus lourds qu'eux, fardeau rempli d'objets aussi citadins qu'inutiles.

On imagine l'été et ses vacances, mais il y a aussi l'homme lambda, enfermé dans un uniforme de travail, petit attaché-case en main, le regard fixe, perdu dans ses pensées. Celui-là, on le rencontre toute l'année.

Le train voyage, c'est aussi des gens apeurés, terrorisés d'avoir raté le départ, de ne pas être montés dans le bon convoi, de ne pas être en règle, encore que ceux-là se font de plus en plus rares. Le train fait peur : on cherche son quai, dans quelle gare il faudra descendre pour sa correspondance et ne pas oublier ses bagages. Est-ce que je peux voyager avec mon chien ? Est-ce que je pourrai monter avec mon vélo ? Est-ce que j'aurai une place assise ?

Le train c'est l'aventure.

Quand on est conducteur c'est pareil, chaque jour. Est-ce que ma journée sera modifiée aujourd'hui ? Qu'est-ce que j'aurai comme matériel ? Est-ce que je serai en retard ? Où vais-je manger, dormir ?

Pour moi, l'aventure ferroviaire s'arrête ici. Ce numéro du mois d'octobre marque la fin d'une aventure qui aura duré 31 ans. Je prends ma retraite. J'arrête.

J'aurai fait un peu plus que le contrat que j'ai signé mais moins que ce que j'aurai dû pour bénéficier d'une pension à hauteur du grade que j'ai acquis au cours de ces années. Seulement il faut savoir s'arrêter, même s'il est parfois plus difficile de finir que de commencer.

Pour ce nouveau numéro je vous livre une de mes journées de conducteur. Une journée de conducteur à l'ancienne, parce qu'il faut bien le dire, si je pars aujourd'hui, dans ma tête, le métier que j'ai connu n'existe plus.



Livrer des tôles

Clermont-Ferrand, 4h du matin.

Je suis arrivée la veille à 19h. Mes premières pensées vont vers ma famille. Est-ce que tout va bien à la maison ? Le petit partira tout à l'heure pour l'école et je ne pourrai pas lui dire un mot. Dans le foyer, je suis le premier debout. Les néons blafards éclairent une vaste cuisine vide. Le café a été préparé la veille par les derniers couchés.

Après un petit déjeuner que j'ai amené la veille dans mon sac, je prends une douche dans l'espace

commun et je récupère mes affaires dans ma petite chambre, tout cela dans le plus grand silence pour respecter le sommeil de mes collègues dont certains sont couchés depuis peu.



J'ouvre la porte et je me glisse dehors. Le froid me prend en même temps que le bruit et l'odeur caractéristique des machines, mélangée à celle des traverses trempées de créosote. Le foyer est en arrière du dépôt, je longe alors les loges de la rotonde pour me diriger vers le bureau de « la feuille » où je retrouve un graphiste à moitié endormi. Les mots sont courts et vont à l'essentiel. Numéro de machine, voie, heure de sortie.

Je retourne en direction de la rotonde, il faudra faire une unité multiple¹ de machines en sortie de plaque. Les 67400 ont leurs moteurs arrêtés mais pas complètement froids. Il faut que je me réveille pour éviter les pièges qui me conduiraient à une chute désagréable. J'ouvre la porte et je jette mon sac dans la cabine avant de monter à mon tour. Dans le noir et à taton je cherche la lampe de bord. Dans la cabine de conduite j'enclenche l'interrupteur de la lumière des compartiments moteur ainsi que ceux des feux rouge. Pour l'instant il ne se passe rien. Je me glisse ensuite dans le compartiment moteur et j'enclenche le disjoncteur de l'éclairage. Aussitôt la lumière jaillit, faiblarde, 3 lampes sur 4 fonctionnent. Je contrôle tous les disjoncteurs et j'enclenche ensuite la batterie moteur. Je marche sur les grilles métalliques qui laissent remonter l'air frais du dehors. Je fais le tour du compartiment moteur en contrôlant tous les accessoires et les niveaux. A l'extrémité du compartiment, l'engin est équipé d'un système de gavage automatique de « start pilote »². Je prends une recharge, ouvre le réservoir et percute une capsule. Ce n'est rien d'autre que de l'éther, hautement inflammable et très volatile. Un petit « snif » pour se réveiller le matin.

Il faudra répéter les mêmes opérations dans chaque engin. Puis c'est le lancement des moteurs et le claquement caractéristique du gros Pielstick³ froid. Dehors la fumée blanche s'élève dans le ciel étoilé. Après un moment, la fumée deviendra bleue, puis presque invisible, les moteurs seront chauds. Pendant ce temps, j'active le compresseur. Le souffle de vie nécessaire au fonctionnement de la machine. Je mène tous les contrôles de sécurité et je vérifie également tous les agrès nécessaires, torches à flamme rouge, pétards, lanternes, boîte à outils, cales anti-dérive, tuyaux de demi-accouplement, étiquettes pour les incidents ou isolement du frein, carnet d'inventaire de l'outillage, fiche rose propre à l'engin sur laquelle l'atelier répertorie les restrictions, carnet de bord. Je remonte et règle l'heure du tachro⁴ dont le « tac tac tac Rrrrrrr » m'accompagnera tout le trajet.

Pour accoupler les deux engins, je demande au surveillant de dépôt de faire un tour complet de plaque tournante pour placer chaque poste 1 en vis-à-vis de façon à conduire toujours à partir du poste 2. De ce côté, les cabines sont séparées des moteurs par le compartiment des ventilateurs, c'est donc moins bruyant.

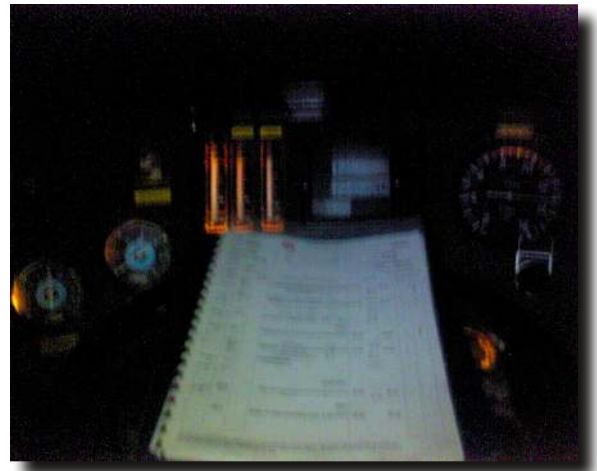
Qu'elles sont étroites ces cabines de 67400 ! Le dossier du siège est appuyé contre la paroi du fond et je parviens juste à m'y glisser. D'ailleurs ce ne sont pas de vrais sièges mais plutôt des tabourets avec un dossier car ils ne sont pas fixés au sol. Dans les courbes serrées, quand le bogie vient taper en butée contre la caisse, la secousse nous ferait presque tomber au sol.

Je m'avance doucement dans le dépôt. J'observe attentivement car je ne veux pas heurter un collègue par accident. Arrivé au bout de ma voie de sortie, je m'arrête, j'immobilise mes engins et je descends m'annoncer au téléphone.

L'aiguilleur qui est chargé des mouvements dans le secteur nord de Clermont m'indique qu'à l'ouverture du signal, j'irai faire demi-tour derrière un signal pour repartir ensuite dans l'autre sens en direction du triage de Gravanches. Ces demi-tours sont pénibles, car à chaque fois il faut isoler le poste. Pour cela, on place la clef de commutateur de frein dans un logement spécial pour que l'engin qui est menant devienne mené, c'est le principe de l'unité multiple, quand on conduit avec deux engins. Ensuite il faut descendre de l'engin, sur des pistes souvent difficilement praticables, pour remonter dans la cabine de l'autre extrémité.

Enfin j'avance en direction du triage, je remonte au nord. J'emprunte la grande ligne de Paris sur laquelle vont s'élancer les premiers TER du matin et les premières rames corail. Coté signalisation, se présentent un ralentissement trente, rappel de ralentissement trente et tableau G, je rentre sur voie de service. Prudemment je vais « tomber » sur mon train, comme on dit dans le jargon. Quand une machine vient faire une mise en tête sur un train, on dit que « la machine tombe ».

Un agent est déjà au pied de la rame et il me fait signe d'appuyer. Je comprime les tampons. Je passe un, deux crans en poussant le cerclé⁵ par à coup sur la gauche. J'attends et je vois les ampèremètres qui dévient. Les tampons s'écrasent, j'immobilise mes machines au frein direct.



L'agent de manœuvre procède à l'attelage de la machine sur la rame pendant que je prépare mon poste de conduite. Il m'a remis le bulletin de composition. Je connais le nombre de wagons, leur poids total, leur masse freinée. Je calcule mon coefficient de freinage en fonction de la masse du train et de sa masse freinée. Ce coefficient me donne une indication sur les qualités de freinage de mon convoi, données que je peux rentrer dans le KVB qui contrôlera, lorsqu'il sera actif, le respect de la vitesse.

Mon train est composé de lourds wagons spéciaux qui sont chargés de gros rouleaux de tôles (aussi appelés « coils ») destinés à l'usine de Saint-Chely-d'Apcher. Ils sont partis de Fos-Sur-Mer et font un long périple pour contourner le massif central par le nord.

On procède à un essai de frein. Tout est en ordre. Il est l'heure et l'agent vient agiter sous mon nez une lanterne avec un petit feu vert, signal du départ.

Les premiers tours de roues sont les plus importants dans la conduite d'un train de marchandises. Immédiatement, on sait comment va se comporter la machine, si les wagons offrent de la résistance, si le rail est gras ou non.

Je m'élance et déjà les ampèremètres grimpent lorsque les engins moteur arrachent le train. Sortant du triage, dans les méandres que dessine la voie, je passe la tête à la fenêtre pour déceler d'éventuels problèmes. Je contrôle le défilement de mon train et le froid me coupe la respiration, je ne suis pourtant qu'à trente kilomètres heure. Dès que le dernier wagon aura franchi l'aiguille de sortie, je commanderai encore des crans de puissance.

Voie libre, je traverse la gare de Clermont-Ferrand à 30 km/h. Puis, laissant la ligne de Volvic sur ma droite, les dernières aiguilles passées, je met plein gaz. Les deux diesels hurlent leur rage de vaincre. Le convoi s'élance et bientôt, dans quelques kilomètres, j'atteins ma vitesse de croisière.

Cent kilomètres heure. Je coupe doucement la traction et, lancé de la sorte, quelques crans me suffisent à maintenir l'allure.

Je suis arrêté à Issoire. Deux agents de manœuvres équipés d'un locotracteur m'attendent et ajoutent encore quelques wagons vides à la fin de mon convoi. Ces wagons seront remplis de billes de bois à Neussargues. L'agent en poste modifie le bulletin de composition, je modifie mes documents et contrôle une nouvelle fois le freinage. On procède à un essai de frein et c'est reparti.

Après Arvant, le train s'engage dans les gorges de l'Alagnon. A partir de là, je n'ai plus de radio. Le jour se lève. Je passe Massiac et la pente augmente sévèrement. Je dois mettre des crans pour hisser le train jusqu'à Neussargues. Le soleil m'éblouit. C'est le moment le plus difficile, l'heure où le sommeil nous rappelle à lui.

A Neussargues, je retrouve « Gégé », mon fidèle agent d'accompagnement qui va me suivre jusqu'à Saint-Chély-d'Apcher mais avant nous devons de nouveau changer de bout⁶. Il faut d'abord écarter les wagons destinés au bois. C'est « Cricri », le conducteur de locotracteur qui s'en charge. Il me demande en premier lieu si je mange avec eux à midi. Pourquoi raterai-je cela ?

On coupe les machines du train et par un jeu de va-et-vient je me place de l'autre côté de la rame. On coupe également des wagons. La rampe qui s'annonce devant nous ne permet pas de prendre tous les véhicules en une fois, même avec les deux machines Diesel couplées. La masse de 780 tonnes au crochet d'attelage, dont je vérifie que la limite de résistance maximale n'est pas atteinte, est une limite. Gégé prépare les papiers et enfin on s'élance.



Attention, la conduite ici est délicate. Il ne faut pas couper la traction car la rampe s'amorce juste à la sortie de la gare de Neussargues. Dans le même temps, il faut avoir atteint la vitesse maximum de 30km/h quand le dernier véhicule du train quitte la voie de service. J'accélère au maximum mais très vite la vitesse chute. Les engins moteur sont à la peine... La sortie du tunnel du Malet se profile, on est sauvé, la rampe va se réduire.



On croise une cascade, un château et bientôt Saint-Flour se dessine. Ici, on a vingt minutes pour récupérer des wagons chargés qui ont été montés par un collègue la veille. Maintenant que la rampe est moins marquée, on peut reprendre du chargement jusqu'à l'usine.

Gégé connaît tout sur cette ligne. Il sort un calepin et énumère le nombre de rivets du viaduc de Garabit. On passe devant le « régulateur », un couple charmant de personnes âgées. Lui est toujours en blouse bleue. Il surveille ! Et quand nous sommes en retard, il ne manque pas de nous faire signe en pointant sa montre. Sa femme agite un chiffon par la fenêtre de la cuisine de cette ancienne maison de garde-barrière. On lui jette le journal du jour au passage. Plus loin, c'est « l'Ecoissais » qui hisse les couleurs chaque matin et dont le chameau qui pâit dans son champ ne daigne même pas lever la tête pour nous saluer !



Saint-Chély-d'Apcher, enfin. Je m'arrête en gare et encore une fois il faut faire l'impasse des machines pour venir se placer de l'autre côté de la rame et ainsi « refouler » la rame dans l'usine.



À l'usine, après avoir abandonné les wagons chargés, je reprends des wagons vides qu'un collègue a montés la veille, et c'est reparti direction Neussargues. Cette fois, le trajet est plus facile car nous sommes peu chargés et la ligne descend. J'éteins le deuxième engin Diesel...



Arrivé à Neussargues, il est midi passé. Le temps de faire une dernière manœuvre et placer les engins sur les wagons pleins que nous avions laissés tout à l'heure et nous passons tous à table.

Cricri, entre deux manœuvres, a préparé le repas. De plus, il a cueilli quelques lactaires délicieux que je savoure avec grand plaisir. Nous sommes tous à table, le chef de service, les agents de manœuvre, le conducteur de locotracteur et quelques agents de la voie quand ils ne sont pas en vadrouille.

Puis, vers 14h, vient l'heure des grandes manœuvres. Le train « l'Aubrac » arrive de Béziers, celui de Clermont entre aussi en gare. Il faudra faire l'impasse respective des machines pour que chaque train puisse continuer dans sa direction. Dans le même temps arrive l'autorail qui vient d'Aurillac et qui va y retourner. À 14h30, tout le monde décolle et me voilà dans cet autorail qui me ramène chez moi. Difficile de ne pas sombrer pendant ces 50 minutes de trajet. Enfin, je vais retrouver mon chez-moi, ranger mes affaires et préparer celle de la journée du lendemain. Ce sera réveil à 5h. Une autre destination. Une autre mission.

Épilogue.

Quelques années plus tard, le trafic de bois a disparu, Cricri aussi, et son locotracteur a certainement fini dans un de ces cimetières de machines. Puis les rames tractées ont été remplacées par des autorails, ce qui oblige les voyageurs à changer de rame à Neussargues, mais permet de réduire les effectifs des personnels. Plus de grandes manœuvres.

Progressivement, sournoisement, on a fermé le guichet, supprimé les autorisations de départ, les agents de manœuvre, les agents de la voie... Nous avons perdu ce transport.

J'ai continué de manger dans cette cuisine mais dans une gamelle.

Puis, un jour on m'a dit que je n'avais plus le droit de déjeuner ici, ce local était réservé aux agents du fret. La séparation des activités était passée par là.

Je ne conduirai plus que des TER.

L'ancien monde était parti...

Glossaire :

1. Une unité multiple, ou UM en langage cheminot, c'est un ensemble de plusieurs machines ou rames associées. On parle d'UM2 pour deux machines associées et d'UM3 pour trois machines, cas assez fréquent pour les rames automotrices.
2. Le « start pilot » est un produit permettant de favoriser les démarrages à froid des moteurs Diesel lourds. Hautement inflammable, même à des températures très négatives, il est généralement injecté dans l'admission d'air des moteurs.
3. Pielstick, ou SEMT-Pielstick, est le nom du fabricant des moteurs Diesel V16PA4 des BB 67400. Ces moteurs délivraient environ 2400 ch (1760 kW) à 1500 t/mn.
4. Le tachro, ou tachygraphe-enregistreur de vitesse, est un appareil qui enregistre graphiquement la marche du train sur un support papier.
5. Le circolo ou circolo-VACMA est, sur ces engins, le volant de commande de l'effort de traction, couplé au système de veille automatique.
6. Changer de bout signifie changer de côté de conduite, donc dans une UM2, changer de machine menante.

Visite du Technicentre (TNAQ) Industriel de Saintes

par Yves C.

Lors des « Journées Européennes du Patrimoine », j'ai pu participer à une visite de 2 heures des ateliers de maintenance des TER !

Seules 30 places étaient disponibles cette année. Quelle galère pour s'inscrire !

Heureusement la personne qui gère les visites d'un autre technicentre que j'avais visité en 2025, m'a gentiment donné le lien pour m'inscrire car il n'y avait ni téléphone, ni mail pour cela.

J'avais une place en plus j'ai donc invité un ami américain ! Il est temps de passer à la visite, voilà le bâtiment d'entretien des rames.



Nous nous équipons (15 personnes) d'un gilet orange, d'une casquette blindée, de sandales de sécurité dans lesquelles on place nos chaussures.

Question sécurité, le technicentre est très à cheval là-dessus ! Cela paie. Depuis le début de l'année, aucun accident de travail n'a été enregistré !

Voilà une présentation en 12 images humoristiques, mais très parlantes, illustrant la sécurité au travail.

Le hangar s'est grand ouvert, nous avons pu commencer la visite par un « AGC » bimode-bicourant vu de la plate forme haute, car tous les équipements sont en toiture, sauf le moteur Diesel (2 par rame), son alternateur et bien sûr les moteurs asynchrones !

Nous avons vu tous les organes : les pantographes 1500 et 25 000 V sur les remorques, puis le transfo pour le 25 000 V, le pont de diodes, l'onduleur, et les convertisseurs. Puis on nous a montré le réservoir d'air et son compresseur pour le freinage, la levée du panto. Ensuite, explications sur le système anti-incendie qui utilise de l'azote ou un mélange azote-argon pour éteindre efficacement un incendie dans les organes de traction. Puis nous sommes passés devant le climatiseur, les batteries. Impressionnantes, toutes ces choses sur la toiture !



Pour une description plus élaborée, je vous invite à vous procurer le numéro spécial 107 de la revue Le Train. Nous n'avons pas été autorisés à photographier, ni à aller dans la fosse sous la rame. Mais cette photo donne une idée de ce que nous aurions pu voir.



Journal "SUD-OUEST" avec l' AGC B 81599

Ensuite, nous avons été conduits à l'extérieur, au dépôt des rames pour les voir à hauteur d'homme, avec leurs différents organes dont les bogies. Il y avait deux rames à visiter : un B 81000 (« AGC ») et un B 8500 (« REGIOLIS »).

Nous avons apprécié la qualité des salles voyageurs. Incidemment, les sièges du Régiolis sont plus confortables que dans l'AGC. Le plus intéressant, c'était bien sûr la visite des cabines de conduite. Notre guide nous a tout expliqué en détail. J'avoue préférer le poste de conduite de l'AGC !

Passons à la raison d'être du technicentre industriel qui gère, avec Bordeaux et Limoges, les 195 rames TER de la région « Grand Aquitaine ». Saintes assure le petit entretien quotidien s'il y a lieu, tandis que Bordeaux s'occupe des visites générales et des opérations de maintenance lourde. La personne qui nous a fait visiter travaille de nuit à l'entretien des rames.



Journal : "LES ECHOS" avec toutes les rames

Les rames rentrent au dépôt par le sud. Puis elles vont directement à la pompe pour faire le plein de gasoil, et le plein de sable. Elles sont ensuite remisées sur les différentes voies du dépôt pour les visites journalières ou pour la relève des incidents. Si cela est possible, elles seront réparées dans le hangar. Si l'opération est impossible, la rame part à Bordeaux.

Le technicentre s'occupe aussi de vérifier les cotes des essieux, probablement en vue d'un reprofilage. Il dispose de voies équipées en 25 000 V pour les essais électriques.

La visite s'est terminée sur un « pot » au cours duquel on nous a offert des jus de fruit, des gâteaux, ainsi qu'un gobelet, un stylo et un aimant de porte SNCF.

Cette visite a eu le plus grand intérêt pour mon ami américain et m'a entièrement satisfait.

Je tiens à remercier tout particulièrement les agents qui ont pris sur leur temps de repos pour assurer une visite de grande qualité !

Les projets d'ouverture ou de réouverture de lignes



Direction l'Est de la France, pour la présentation d'un projet majeur de réouverture de ligne. Celle-ci concerne la liaison Nancy-Mirecourt-Vittel-Contrexéville. Cette ligne parcourt environ 75 kilomètres entre la Meurthe-et-Moselle et les Vosges. En 2016, après plusieurs mesures de réduction de vitesse, la circulation des trains est interrompue, principalement en raison de l'état vieillissant de l'infrastructure associée à un manque d'entretien.

Constatant l'importance de la circulation routière sur ces relations, la région Grand Est décide en 2024 de rouvrir cette ligne. Pour cela, elle signe un contrat de concession avec le groupement Nova 14 qui réunit NGE Concessions (50 %), Transdev (20 %) et la Banque des Territoires (30 %). NGE Concessions est une filiale du Groupe NGE, en charge du développement et de la gestion d'actifs concessifs ou marchés de partenariat. Transdev, est un groupe multinational franco-allemand de transport, créé en 1989 par la Caisse des dépôts et consignations (CDC), banque publique française. Après fusion avec Veolia transport, et d'autres opérations d'acquisition et ventes, Transdev est maintenant détenue à 66% par la société Rethmann et à 34% par la CDC. Nova 14 est donc une structure publique-privée au sein de laquelle le privé est majoritaire.

Le projet de réouverture est soutenu par 150 millions d'euros de subsides de la région Grand Est. Il est maintenant entré en phase de réalisation. Depuis décembre 2025, les travaux ont commencé, sous l'égide de NGE et de sa filiale ferroviaire TSO. Le chantier doit durer encore un an et demi. Il utilisera à 90 % des matériaux produits dans un périmètre de moins de 200 km et fournira de l'acier de récupération via le réemploi prévu des rails de la ligne rénovée.

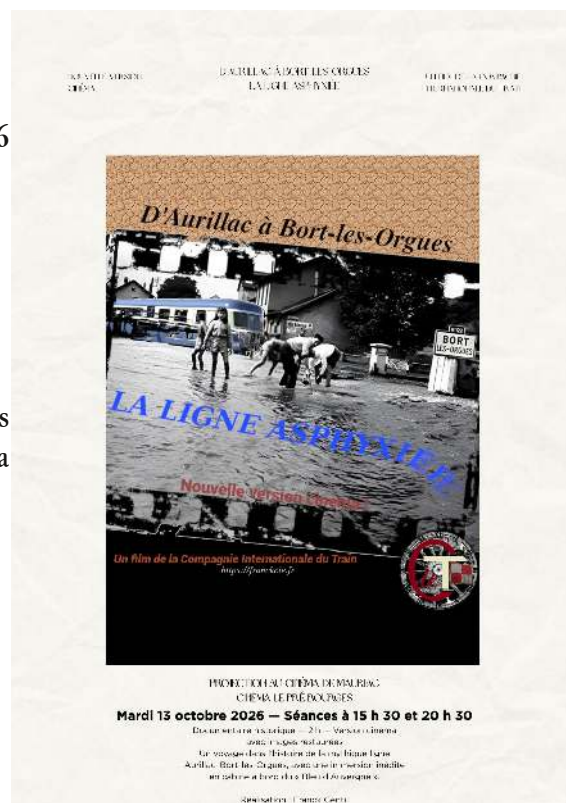
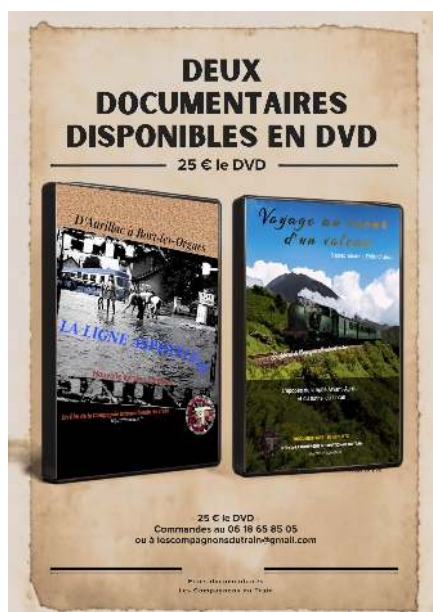
A terme, le centre opérationnel de la ligne sera situé à Mirecourt. Ce pôle d'une surface totale de 16 500 m² regroupera les installations techniques et les équipes d'exploitation. Le bâtiment sera équipé d'un local de 1 500 m² pour l'entreposage et l'entretien du matériel roulant. La plateforme comprendra également 300 m² de panneaux photovoltaïques, et un poste de commande centralisé. La ligne modernisée mettra en service 8 rames réversibles, dont la nature n'est pas encore connue. Elle offrira 30 allers-retours quotidiens, en desservant 12 gares. Le trajet de Nancy à Contrexéville sera réalisé en 1h10. Près de 500 000 voyageurs sont attendus chaque année.

Qu'on se le dise !

Rappel : le film « la ligne asphyxiée » sera projeté le **13 octobre 2026** au cinéma le Pré Bourges à Mauriac, à 15h30 et à 20h30.

Une nouvelle page a vu le jour sur notre site :
la boutique de la Compagnie !

Vous trouverez tout ce que nous mettons en vente et notamment les deux films de la Compagnie : « Voyage au cœur d'un volcan » et « La ligne asphyxiée ».



Vous pouvez acheter ces films par chèque ou par virement au prix de 25€ le DVD, frais de port compris.

Sur chaque DVD vous trouverez un menu avec la bande annonce et le film.

A noter que nous faisons très peu de bénéfices sur nos ventes ou les projections au cinéma mais que grâce à cela nous pouvons investir dans du matériel pour nos prochains films, faire vivre le site, etc.

Si vous souhaitez vous investir plus avant dans le travail de la Compagnie, si vous avez des connaissances historiques ou récentes sur le ferroviaire, si vous souhaitez simplement rédiger des articles ou partager avec nous votre expérience, des photos, des films, n'hésitez pas à nous contacter. Nous avons besoin de regards neufs.

Les Compagnons au travail

Merci à nos correcteurs et à tous les Compagnons qui œuvrent dans l'ombre, soit pour nous amener des documents de qualité, soit pour nous apporter des éclaircissements dans nos recherches.

La radio RBA FM veut préparer une émission qui sera diffusée en fin d'année. Cette émission aura pour thème la ligne ferroviaire Bourges - Miécaze, en regard de notre film « la ligne asphyxiée ». L'un des journalistes de cette radio était venu assister à une projection. Nous avons déjà eu un premier entretien afin de se mettre d'accord sur les modalités de diffusion. L'émission sera découpée en plusieurs épisodes de 15 minutes qui seront diffusés chacun trois fois par semaine.

Nous avons aussi travaillé à une modification de notre règlement pour permettre à des personnes n'ayant pas de moyen informatique de pouvoir adhérer à l'association tout en respectant les critères d'attribution déjà pratiqués, parrainage, etc. Cette modification sera votée lors de notre AG annuelle.

NOUVELLES DU CFHA

L'automne est arrivé discrètement, laissant derrière lui les grosses chaleurs de cet été.

Grosses chaleurs qui n'ont pas permis à Gérard, dit Gégé la Barbouille, et à Jacques, de pouvoir préparer le X 2800 de l'association.

En effet, impossible de peindre sereinement et proprement par des températures de plus de 30° à 35°, sans compter les impossibles reprises de carrosserie avec un mastic séchant trop rapidement. Le chantier a pris un peu de retard mais continue maintenant sur un bon rythme grâce aux températures plus clémentes.

Au chapitre des surprises, il a fallu démonter un radiateur fuyant et le transporter pour réparation vers un spécialiste de ce type de rénovation industrielle situé vers Tulle.

La saison touche à sa fin, et s'arrêtera cette année au 15 octobre, limite de la convention pour les circulations sur la ligne.

Après cette date vont commencer les discussions pour une nouvelle convention, ce qui n'est jamais très simple vu le nombre de communes et collectivités traversées.

Pour autant, des travaux sont prévus sur la ligne afin de préparer la saison prochaine. Et comme on dit si bien : « à bientôt sur notre ligne ».



Enfin, la série Cat's Eyes de TF1 reprend et vous pourrez admirer dans celle-ci, la rame de wagons de marchandises et sa loco mises à disposition par l'association, pour tourner une séquence sur le viaduc de Barajol.

Nous espérons que le montage ne dénature pas la prestation, car sur l'affiche de la production, ni la loco, ni le viaduc ne sont les bons... Dommage !



La chronique de Raphaël

le Chemin de Fer du Vivarais

Aujourd'hui, nous partons à la découverte d'un chemin de fer mythique : le Chemin de Fer du Vivarais (ou CFV).



Ce jeudi 20 août 2026, nous arrivons à pied à la gare de Raucoules - Brossette (43). C'est ici que nous allons prendre un train historique et touristique entre la Haute-Loire et l'Ardèche. À première vue, l'ensemble des infrastructures semble bien conservé et elles ne passent pas inaperçues. Le BV et sa halle accolée ont été réhabilités, de même que le château d'eau. Une grande remise est également présente. Sur le quai, une rame tractée composée d'un wagon et de quatre voitures est déjà en place. Une fois prête, la locomotive 040T n°22, une machine Corpet-Louvet de 1923, va être mise en place en tête du convoi. Il est 10H00, l'ensemble des voyageurs est monté. Le train est prêt, c'est l'heure du départ.

Tout au long du voyage, notre convoi évoluera sur un profil difficile au tracé sinueux, niché au cœur des paysages magnifiques et variés de la ruralité ferroviaire. Au départ de Raucoules, le train progresse à fond de vallée, entre petites collines à peine perceptibles. Notre voyage commence au milieu des champs, des pâtures, de forêts au sein desquels on aperçoit de temps en temps quelques hameaux. Le train arrive en gare de Tence. Après un premier arrêt plutôt bref, le convoi continue son ascension tout en contournant une partie du village avant de poursuivre le long de la vallée encadrant la rivière Lignon. Tout au long de cette deuxième section, la ligne grimpe en suivant cette vallée tout en haut de la corniche, débordant parfois sur les plateaux adjacents. Arrivée au Chambon-sur-Lignon, la machine doit refaire le plein d'eau, ce qui nous offre un arrêt prolongé de quelques dizaines de minutes, une pause dans notre voyage permettant de se dégourdir les jambes. Après ce dernier arrêt, le train repart en direction de Saint-Agrève. C'est la première fois que j'entre en Ardèche par le rail, ce qui n'est pas peu dire car ce département Français est le premier à être dépourvu de trains réguliers de voyageurs. À l'heure où ces lignes sont écrites, à part le fret sur la ligne de la rive ouest du Rhône, il ne reste que deux trains touristiques ou encore quelques circulations voyageurs spéciales (affrètements et/ou détournements).

Au fur et à mesure de l'avancée du parcours, le paysage change. La rampe s'adoucit, le paysage s'aplanit et le tracé devient moins sinueux. Nous venons d'arriver sur les hauts plateaux du Velay. Ici, les pâtures et les forêts de sapins règnent en maîtres. Au point culminant de notre parcours, aux abords d'un passage à niveau, nous passons la halte de Mars - Devesset. Ces lignes de campagne avec leurs arrêts apparemment éloignés du moindre lieux-dit sont tout simplement magiques. En complément, le matériel est également assez particulier. À cet instant, je suis aux anges, puisque nous voyageons à bord d'une ancienne voiture du Réseau Breton. Il s'agit plus précisément d'une voiture voyageurs en bois de troisième classe. Cette voiture de type C a circulé de 1891 à 1967 sur l'ensemble des lignes de l'étoile de Carhaix (29) avant de prendre sa retraite au Chemin de Fer Vivarais. Ce dernier venait tout juste d'être converti en chemin de fer touristique sur la section de Dunières (43) à Saint-Agrève via Raucoules ainsi que sur la section de Lamastre (07) à Tournon-sur-Rhône (07). Nous arrivons à Saint-Agrève à l'heure prévue, à 12H15. Ici aussi, les infrastructures semblent bien conservées. Dans la remise, une petite pépète est préservée et stationnée. Nous parlons ici du dernier autorail Billard double encore existant. Pour celles et ceux qui le souhaitent, il est également possible d'être hébergés dans un lieu insolite. Vous serez accueillis dans une ancienne voiture suisse réaménagée pour l'occasion.

Quant à nous, nous repartons en direction de Raucoules. Dans les prochaines brèves, nous partirons sur la seconde section préservée du chemin de fer du Vivarais, entre Tournon-sur-Rhône et Lamastre.

